KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 8

ZNACZENIE PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA DLA POLSKI

Znaczenie portów Gdyni i Gdańska dla Polski szczególnie zostanie uwidocznione na V Naukowym Zjeździe Instytutu Bałtyckiego, który się odbędzie we Lwowie 7 i 8 maja rb. pod wysokim protektoratem wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego. Zjazd przyniesie obfity materiał, grupujący się w dwóch podstawowych działach: pierwszy obejmować będzie problemy Gdyni jako ośrodka handlu morskiego, drugi — zagadnienia portów polskich jako węzła komunikacyjnego. Każde z wymienionych zagadnień, reprezentowane przez szereg referatów analitycznych, powierzono do systematycznego opracowania wybitnym znawcom przedmiotu jako sprawozdawcom generalnym, są nimi: min. Czesław Klarner, prezes Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie, i Adam Rudzki, dyr. handlowy Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Poza tym w osobną grupę wyodrębnione zostały materiały, dotyczące roli portów morskich jako narzędzi polityki gospodarczej. Opracowania całokształtu tego ważnego zagadnienia podjął się prof. Edward Lipiński, dyr. Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, który wystąpi na Zjeździe ze specjalnym odczytem na ten temat. Prócz tego na Zjeździe wygłoszony będzie odczyt o roli Lwowa jako ośrodka na dziale wód bałtycko-czarnomorskim. Opracowania tego referatu podjął się prof. Uniwersytetu J. K. dr August Zierhoffer.

Pierwsze zagadnienie „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego" jest przedmiotem 13 szczegółowych referatów: 1. „Handel zagraniczny Polski z uwzględnieniem ruchu przez porty" — Antoni Gazeł; 2. „Dyspersje kierunków i towarów w handlu zagranicznym Polski i krajów bałtyckich" — Bolesław Rutkowski; 3. „Współpraca banków w dalszym rozwoju handlu morskiego" — Stanisław Pawłowicz; 4. „Aparat przeładunkowy i ekspedytorski portu gdyńskiego" — Stanisław Ołtarzewski; 5. „Handel konsygnacyjny w Gdyni" — Bolesław Koselnik; 6. „Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego" — Zbigniew Miłobędzki; 7. „Przemysł górnośląski a morze" — Wacław Olszewicz; 8. „Surowce włókiennicze" — Karol Bayer; 9. „Import towarów kolonialnych przez porty polskie" — Władysław Smoleń; 10. „Niezbędne warunki rozwoju handlu rybnego w Gdyni" — Józef Kulikowski; 11. „Handel śledziowy" — Tadeusz Marchlewski; 12. „Arbitraż gdyński na skóry surowe" — Tadeusz Spitzer; 13 „Struktura zawodowa ludności m. Gdyni" — Bolesław Polkowski.

Zagadnienie drugie „Porty morskie Gdynia i Gdańsk jako węzeł komunikacyjny" reprezentowane będzie przez następujące referaty: 1. „Polityka i technika kolejowych taryf portowych" — Maksymilian Schmidt; 2. „Koszty przeładunku w ogólnej kalkulacji transportowej" — Edmund Wojciechowski; 3. „Współpraca Gdańska i Gdyni" — Bohdan Nagórski; 4. „Akwizycja przewozów portowych" — Adam Rudzki; 5. „Polityka opłat portowych" — Bernard Zipper; 6. „Połączenie portów polskich z zapleczem" — Zbigniew Miłobędzki; 7. „Uwagi o rynku frachtowym z uwzględnieniem rynku bałtyckiego" — Józef Korolkiewicz; 8. „Rozwój regularnych linii okrętowych" — Jerzy Krajewski; 9. „Zagadnienia komunikacyjno-portowe w piśmiennictwie gospodarczym" — Wanda Górkowa.

Jak widać, oba zasadnicze zagadnienia Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru celnego zostały potraktowane w referatach wszechstronnie, a szereg kwestii dotychczas mało pogłębionych uzyska dzięki Zjazdowi szersze i dokładniejsze oświetlenie naukowe.

Obrady Zjazdu odbędą się w gmachu Uniwersytetu Jana Kazimierza. W niedzielę o godz. 10 nastąpi otwarcie Zjazdu w auli uniwersyteckiej. Mowę powitalną wygłosi J. M. Rektor Uniwersytetu J. K. prof. dr Edmund Bulanda, zagai przewodniczący Komitetu Wykonawczego dr Stanisław Pawłowski, profesor Uniwersytetu Poznańskiego. Na tej przedpołudniowej sesji prof. Edward Lipiński, dyr. Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, wygłosi odczyt na temat: „Porty morskie jako narzędzia polityki gospodarczej".

Na posiedzenie popołudniowe przypada referat generalny min. Czesława Klarnera, prezesa Związku Izb Przemysłowo-Handlowych na temat: „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego" i dyskusja nad referatem generalnym i referatami analitycznymi, dotyczącymi tego zagadnienia.

Nazajutrz, dnia 8 maja, na posiedzenie przedpołudniowe przypada referat generalny Adama Rudzkiego, dyr. handlowego Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, na temat: „Porty polskie Gdynia i Gdańsk jako węzeł komunikacyjny" i dyskusja nad referatem generalnym i referatami analitycznymi.

Na posiedzeniu popołudniowym, po sprawozdaniu referentów generalnych z przebiegu i wyników dyskusji, będą załatwione sprawy administracyjne, po czym dr August Zierhoffer, prof. Uniwersytetu J. K., wygłosi odczyt na temat „Rola Lwowa jako ośrodka na dziale wód bałtycko-czarnomorskim". Po tym odczycie nastąpi zamknięcie Zjazdu. Instytut Bałtycki otrzymał już blisko 200 zgłoszeń na udział w Zjeździe. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Gdynia contra Hamburg. Pod takim tytułem umieszcza wiedeński tygodnik *Südost-Echo* z końca kwietnia br. notatkę, w której stara się dowieść bezpłodności polskich starań ściągnięcia do Gdyni ładunków tranzytowych z basenu naddunajskiego. Powołuje się nawet na belgradzkie pismo *Politika* cytując jego opinię o naszym porcie: Gdynia w ostatnich latach wprawdzie zdołała ściągnąć do siebie część przeładunku hamburskiego, to jednak nie ma mowy o poważnym zagrożeniu stanowisku Hamburga w ruchu tranzytowym basenu naddunajskiego, a zwłaszcza w ruchu towarów między Morzem Północnym a Belgradem. Wprawdzie droga przez Gdynię jest krótsza o 148 km niż przez Hamburg, za to Hamburg daje większe możliwości bezpośredniego frachtowania. Inaczej przedstawia się sytuacja w ruchu tranzytowym Rumunii i Bułgarii. Faktem jest, że pewna część eksportu zboża rumuńskiego na Bałtyk przechodzi przez Gdynię i częściowo przez Gdańsk. To samo dotyczy wywozu owoców bułgarskich przeznaczonych na Bałtyk.

Polskie Koleje Państwowe wprowadziły specjalne ulgi taryfowe w nadziei zwiększenia tranzytu przez Gdynię. Poza tym Gdynia daje jeszcze tę korzyść, że towar nie płaci składowego, o ile pozostaje na składzie mniej niż dwa tygodnie. Dla utrzymania częstszej komunikacji między portami p. o. c. a krajami skandynawskimi oraz Holandią i Anglią będą uruchomione statki mniejszej pojemności.

Jak widzimy, sprawozdanie *Politiki* o działalności portu gdyńskiego nie jest dla niego nieprzychylne, stwierdza tylko, że Gdynia nie grozi Hamburgowi odebraniem mu ładunków tranzytowych. (GAM).

Statki szkolne. W Holandii powstało stowarzyszenie „Navire-école à voile", które ma za zadanie zbadać organizację i systemy szkolenia marynarki handlowej na obcych statkach szkolnych. Powodem tych badań jest chęć podniesienia poziomu wiedzy fachowej u oficerów marynarki handlowej, która w ostatnich czasach wykazała pewne braki. Jakkolwiek w 1938 r. armatorzy zakupili jacht ćwiczebny dla uczniów szkół morskich, nie może być on „szkołą" nawigacji ze względu na krótkie i niedalekie rejsy. Stowarzyszenie „Navire-école à voile", realizując swój projekt, będzie się kierować wzorami państw obcych, które rozwiązują problem kształcenia oficerów przez podróże na dużych żaglowcach, gdzie nabierają praktyki w manewrowaniu statkiem w różnych warunkach atmosferycznych, klimatycznych i geograficznych. Do tej kategorii zaliczają się statki szkolne: „Danmark" — duński, „Statsraad Lehmkuhl" — norweski, „Dar Pomorza" — polski, „Mercator" — belgijski, „Suomen" — finlandzki, „Albert Leo Schlageter", „Horst Wessel" i „Gorch Fock" — niemieckie. Inny sposób kształcenia uczniów — to normalna żegluga handlowa, w której bierze udział frachtowiec jako statek szkolny. Uczniowie, stanowiący załogę takiego statku, zapoznają się nie tylko z zagadnieniami nawigacji i mechaniki okrętowej, lecz także z całym aparatem handlowym, towarzyszącym międzynarodowej wymianie morskiej. Do tej kategorii statków należy szwedzki „Abraham Rydberg", niemiecki „Kommodore Johnson" i żaglowce finlandzkiego armatora Eriksona. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Medycyna — dwutygodnik. Nr 3—4 (1939), 21 lutego. W numerze poświęconym zagadnieniom lekarsko-higienicznym w portach, na statkach, w koloniach, uwzględniono problemy higieniczne na polskim Bałtyku (prof. dr W. Gądzikiewicz), wskazano na konieczność dostosowania opieki higieniczno-lekarskiej do potrzeb ekspansji morskiej i na możliwość wykorzystania w tym celu uniwersyteckich zakładów higieny oraz innych instytucji naukowych (dr J. Zdunkiewicz), poruszono wreszcie sprawę żywienia załóg okrętowych na trampach (dr J. Jakóbkiewicz).

Gdynia, 6 maja 1939 r.

A. S. 1442-39